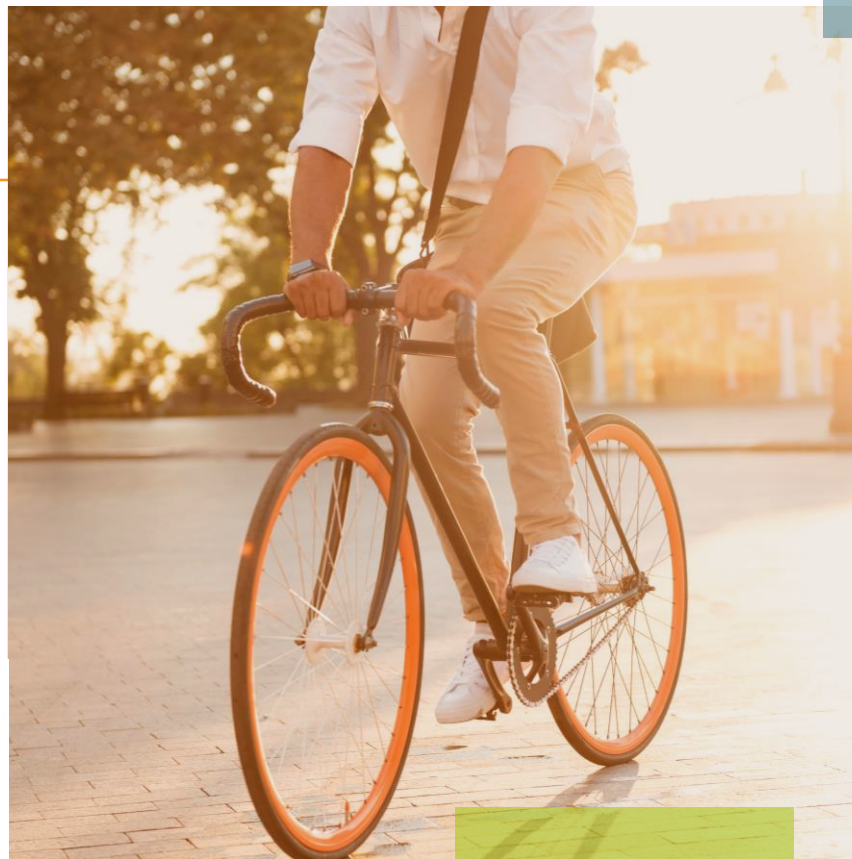


# SCHÉMA DIRECTEUR VÉLO

Communauté de Communes Carmausin-Ségala

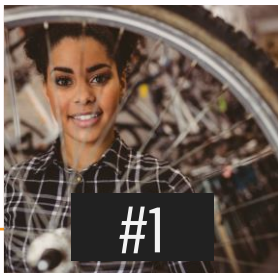


Carmausin  
Ségala

Soutenu  
par

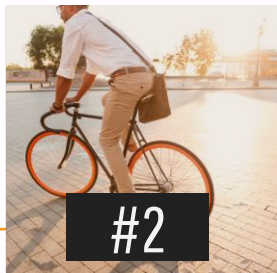


# SOMMAIRE



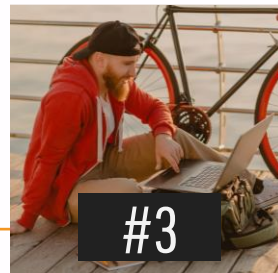
#1

PRÉAMBULE



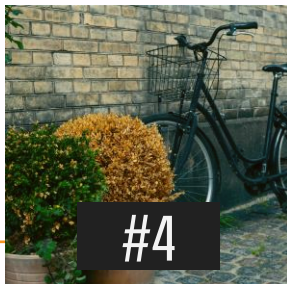
#2

ÉTAT DES LIEUX



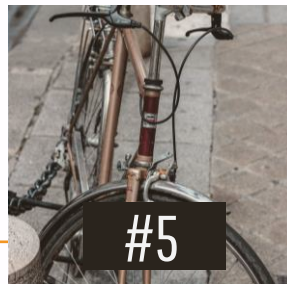
#3

ÉLABORATION DE  
LA STRATÉGIE



#4

MISE EN ŒUVRE



#5

ANNEXES



# 01 PRÉAMBULE



La Communauté de Communes Carmausin-Ségala est engagée depuis plusieurs années sur le développement des mobilités douces sur son territoire. Sa position géographique lui permet de proposer des itinéraires de découverte pour un ensemble de publics, tels que les randonneurs, vététistes, cyclistes, ...

Dans la continuité du développement de la pratique du vélo, la Communauté de Communes Carmausin-Ségala a initié l'élaboration d'un **schéma directeur vélo, visant à orienter et encadrer le développement de la politique cyclable du territoire à moyen terme.**

Ce document est le fruit de nombreux échanges au cours des années 2020 et 2021 entre l'ensemble des acteurs de l'aménagement du territoire ainsi que de la concertation et des sollicitations de la population.

Ce schéma directeur vélo a pour objectifs **d'analyser l'offre et la demande d'aménagements cyclables et d'élaborer un plan d'actions pour favoriser l'usage quotidien du vélo afin d'augmenter la part modale du vélo dans la communauté de communes.**

Ce plan d'actions fixe à court, moyen et long terme de grandes orientations dans le déploiement d'un réseau cyclable favorisant des déplacements sécurisés et continus, et également des actions et services complémentaires à mettre en place (stationnement, signalétique et jalonnement, communication, ...).

Ce document a une portée intercommunale. **Le développement du réseau cyclable doit se faire en lien avec les différents acteurs de l'aménagement du territoire** (intercommunalité, communes, département) afin d'apporter de la cohérence dans sa structuration et d'éviter toute discontinuité.



# PRÉAMBULE

Quels sont les différents modes d'utilisation du vélo et leurs attentes ?



## UTILITAIRES

- Déplacements quotidiens : Travail, loisirs, études, achats, visites, ...;
- Distances courtes, s'allongeant avec le VAE, trajets récurrents souvent en zone urbaine;
- Recherche de trajets directs, sûrs, sur des aménagements cohérents;
- Besoin d'un stationnement à proximité immédiate du pôle de destination ou de correspondance;
- Vélo standard, VAE, vélos cargos;



## LOISIRS / BALADE

- Promenades, utilisation familiale, récréative, touristique;
- Destinations variées, distances moyennes dans/et hors agglomération;
- Trajets agréables, sécurisés par la séparation des usages avec des aménagements confortables;
- Tout type de vélos.



## TOURISME

- Vacances à vélo : Voyages ou découverte et visites à vélo;
- Voyages : 400 km hebdomadaires en moyenne sur des itinéraires agréables, sécurisés (sites propres si possibles), services spécialisés pour cyclistes (train+vélo, stationnement, réparation, ...);
- Visites : 30 km de trajet en moyenne, cadre agréable et itinéraires jalonnés et sécurisés.



## SPORTIF

- Longues distances, sur voirie en interurbain;
- Trajets sportifs, sécurisés par la limitation du trafic, hors des pistes pour des raisons de confort;
- Vélos de route/sportifs.

# 02

## ÉTAT DES LIEUX





## 2.1

### OBJECTIFS DE LA DEMARCHE :

Quels enjeux pour l'élaboration du Schéma Directeur Vélo ?



# ÉTAT DES LIEUX

L'objectif de ce diagnostic est de **mettre en lumière les forces et les faiblesses mais également les opportunités** de développement de la pratique des modes actifs (marche et vélo) sur le territoire de la Communauté de Communes Carmausin-Ségala, **éclairage nécessaire à l'élaboration d'une stratégie vélo et piéton** cohérente à l'échelle du territoire.

## Il se décompose en plusieurs parties :

- Analyse du profil de la communauté de communes et de la pratique : socio-économie, mobilités, activités économiques, scolarité, lieux de vie, offre de transports, ...
- Analyse de l'existant : état des lieux des aménagements existants, inventaire de l'offre vélo, points noirs, zones à enjeux,...
- Analyse des potentiels d'aménagements, synthèse des enjeux et objectifs





# INTÉGRATION DU SCHÉMA DANS LES ENJEUX RÉGIONAUX ET DÉPARTEMENTAUX

Dans le cadre des politiques régionale et départementale de la Région Occitanie et du Département du Tarn, l'attractivité touristique de la Communauté de Communes crée de forts enjeux autour des mobilités douces, tant pour la population locale que pour le développement économique du territoire.

Cette démarche vient préfigurer et compléter un maillage local d'itinéraires structurants d'envergure régionale, départementale et intercommunale :

- La « Voie des Mineurs » voie verte continue d'Albi à « Cap'Découverte » sur la commune de Blaye-les-Mines
- De nombreux aménagements en partage de voirie ou en site propre sur la commune de Carmaux
- Des réflexions sur les potentiels d'aménagement des berges du Cérou, traversant plusieurs communes de la Communauté de Communes
- Le projet de voie verte de Carmaux à Cordes-sur-Ciel, porté par le département du Tarn.



# 2.2

## ANALYSE DES FLUX PENDULAIRES :

Quel potentiel pour la mobilité cyclable ?



## ANALYSE DES FLUX PENDULAIRES : DOMICILE – TRAVAIL ET DOMICILE – ETUDES



### *Structure de l'emploi sur le territoire :*

La 3CS compte **7 359 emplois** sur le territoire dû notamment à la présence de plusieurs ZAE.

Avec un indice de Concentration de l'Emploi est de 71,2 emplois pour 100 actifs occupés en 2017 (Source INSEE, moyenne nationale de 98,7), la 3CS est un territoire attractif pour les **actifs sortants du territoire, présentant des flux majoritairement sortants du territoire.**

Autre indicateur important, le lieu de travail des actifs sur la commune : **27,9%** des actifs travaillent dans leur commune de résidence. (moyenne nationale : **35%**, moyenne département du Tarn : **37,4%**).

### *Structure de la scolarité sur le territoire :*

**5 377** personnes de plus de 2 ans habitant la 3CS sont scolarisées (hors et dans la 3CS) dont **1 133** dans leur commune de résidence (INSEE, RP 2017). Au total, la **3CS** compte 45 établissements scolaires dont 1 établissement d'enseignement supérieur et 4 établissements d'enseignement secondaire.

*Ces structures font ressortir plusieurs enjeux en terme de modes actifs à l'échelle de la 3CS :*

- Les liaisons vers et depuis les établissements scolaires.
- L'apaisement de la circulation et l'accessibilité des piétons sur les trottoirs à leurs abords.



# ANALYSE DES FLUX DOMICILE-TRAVAIL

Les déplacements au sein de la communauté de communes se font très largement en véhicule motorisé :

TYPE DE DÉPLACEMENT	PART MODALE 3CS	PART MODALE DÉPARTEMENT DU TARN	PART MODALE NATIONALE
Pas de déplacement	4,9	5,1	4,3
Marche à pied (ou rollers, patinette)	5,2	5,3	6,1
Vélo (y compris à assistance électrique)	1,0	1,8	2,1
Deux-roues motorisé	0,8	1,0	1,8
Voiture, camion ou fourgonnette	86,4	83,8	70,5
Transports en commun	1,6	3,2	15,2

*Part des moyens de transport utilisés pour se rendre au travail (INSEE RP 2017)*



La typologie de déplacement sur le territoire de la 3CS se rapproche des valeurs du département du Tarn. On remarque néanmoins une part plus faible des déplacements des transports en commun. La voiture reste le premier mode de déplacement utilisé au quotidien.

Les chiffres nationaux prennent en compte des territoires fortement urbanisés, à la structure différente de celle de la communauté de communes.



# ANALYSE DES FLUX DOMICILE-TRAVAIL – ENTRANTS ET SORTANTS

Analyse quantitative des principaux flux domicile-travail :

FLUX ENTRANTS	
Trajet	Flux (nombre de personnes)
Albi => Carmaux	364
Albi => Blaye-les-Mines	76
Albi => Le Garric	72

FLUX SORTANTS	
Trajet	Flux (nombre de personnes)
Carmaux => Albi	699
Cagnac-les-Mines => Albi	465
Le Garric => Albi	221

Source des données des flux : INSEE, Recensement de la population 2017 exploitation complémentaire

Le flux domicile-travail le plus important est à destination d'Albi pour la majorité des communes de la 3CS.

Les représentations cartographiques des flux permettent de mettre en évidence les éléments suivants :

- Les flux internes au territoire se font principalement entre Carmaux – Blaye-les-Mines et Saint-Benoît-les-Mines – Carmaux.
- Les flux entrants viennent principalement d'Albi
- Les flux sortants se dirigent vers Albi

## ANALYSE DES FLUX DOMICILE-TRAVAIL – INTERNES

### Analyse quantitative des principaux flux domicile-travail internes aux communes de la 3CS :

Au total, les flux d'actifs internes à la CC Carmausin-Ségala représentent la seconde plus grande proportion de flux domicile-travail, après les flux sortants du territoire.

Ces flux se répartissent majoritairement autour de Carmaux, mais également au niveau de la première couronne de la commune.

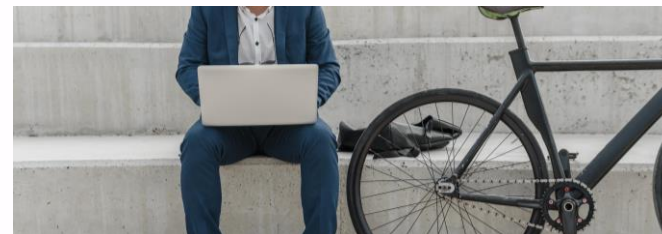
Ces déplacements domicile-travail étant assez conséquents, rendent crédible au regard des distances, un maillage cyclable et un usage du vélo au quotidien et ce notamment sur la commune de Carmaux et ses communes limitrophes.

Pour rappel, ce diagnostic présente les données de mobilité domicile-travail et domicile-études car le schéma directeur vélo consiste en la mise en place de grandes orientations pour ce mode de déplacement dans les mobilités quotidiennes.

*Source des données des flux : INSEE, Recensement de la population 2017 exploitation complémentaire*

### FLUX INTERNES

Trajet	Flux (nombre de personnes)
Carmaux ↔ Blaye-les-Mines	472
Saint-Benoît-de-Carmaux ↔ Carmaux	255
Carmaux ↔ Le Garric	147

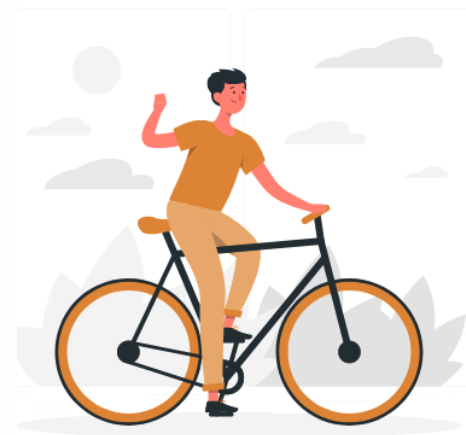


## FLUX DOMICILE-ÉTUDES : ANALYSE DES FLUX

Analyse quantitative des principaux flux domicile-études :

### PRINCIPAUX FLUX DOMICILE-ETUDES

Trajet	Flux
Cagnac-les-Mines => Albi	170
Carmaux => Albi	160
Carmaux => Blaye-les-Mines	145
Saint-Benoît-de-Carmaux => Blaye-les-Mines	120
Blaye-les-Mines => Carmaux	106



Les flux domicile-études sont principalement à destination des communes limitrophes de la 3CS ou entre communes de la 3CS et de fait sortants ou internes au territoire.

Source des données des flux : INSEE, Recensement de la population 2017 exploitation complémentaire



## 2.3 POTENTIEL DE REPORT MODAL :

Quelles mobilités concernées ?



# INTERMODALITÉ : L'ENJEU DE LA MULTIMODALITÉ

Le territoire s'est engagé dans plusieurs projets en faveur des mobilités alternatives :

- Un plan Climat-Air-Energie Territorial
- Territoire à Energie Positive pour la croissance verte

Dans le cadre du Pôle Territorial Albigeois-Bastides, la Communauté de Communes Carmausin-Ségala a mis en place un schéma de mobilité afin de :

- Réduire les besoins en déplacements
- Donner la possibilité de se déplacer autrement qu'en voiture thermique
- Lever les freins à l'usage des services de mobilité

Ce schéma a établi 7 actions prioritaires à court et moyen termes :

- Soutenir la mise en place d'un transport solidaire
- Mettre à disposition un tiers-lieu
- Aménager des aires de covoiturage et rendre plus visible les aires existantes
- Créer un service de TAD adapté au territoire
- Améliorer les infrastructures nécessaires à l'usage des modes actifs (vélo, VAE, marche à pied)
- Développer une signalétique indiquant les temps d'accès en marche à pied et en vélo
- Communiquer de manière pédagogique, et via des canaux diversifiés, autour de la palette d'offres alternatives à la voiture



# 2.4 CONCERTATION

Quels avis et attentes de la population ?



# SYNTHÈSE DE LA CONCERTATION

## GÉNÉRALITÉS :

- La plupart des répondants ont entre 45-64 ans.
- Les usagers affirment utiliser le vélo entre 1 et 3 fois par semaine, tandis que 9% des répondants n'utilisent jamais le vélo.
- Le VAE et le Vélo classique restent les types de vélo privilégiés.



Motif de déplacement : Bien que la majorité des usagers utilisent le vélo pour des balades ou tourisme ou pour le sport, une partie le fait également pour les achats et le travail/école.

Freins à la pratique : Les freins principaux sont le manque d'aménagements et de sécurité sur leurs trajets. 82% des usagers se voient forcés à prendre des axes sans aménagements cyclables (ce qui représente un frein à la pratique du vélo au quotidien pour les non-usagers). Le trafic motorisé reste la crainte la plus importante ainsi que le manque de continuité du réseau cyclable et le mauvais entretien du réseau.



Intermodalité : Ils ne prennent pas des transports en commun avec le vélo car ils n'en ont pas le besoin ; ils privilégient le bus, le train et la voiture pour se déplacer.

Entretien : Les usagers trouvent un manque des ateliers de réparation et demandent plus de parkings et des ateliers participatifs (plusieurs participants proposent des ateliers, des stations de pompage, etc.).



Stationnement : Les usagers trouvent difficile de se garer dans la communauté de communes. Un manque important de stationnements sécurisés ressort de cette enquête. Parmi les stationnements disponibles, les arceaux représentent le type de stationnement le plus utilisé.



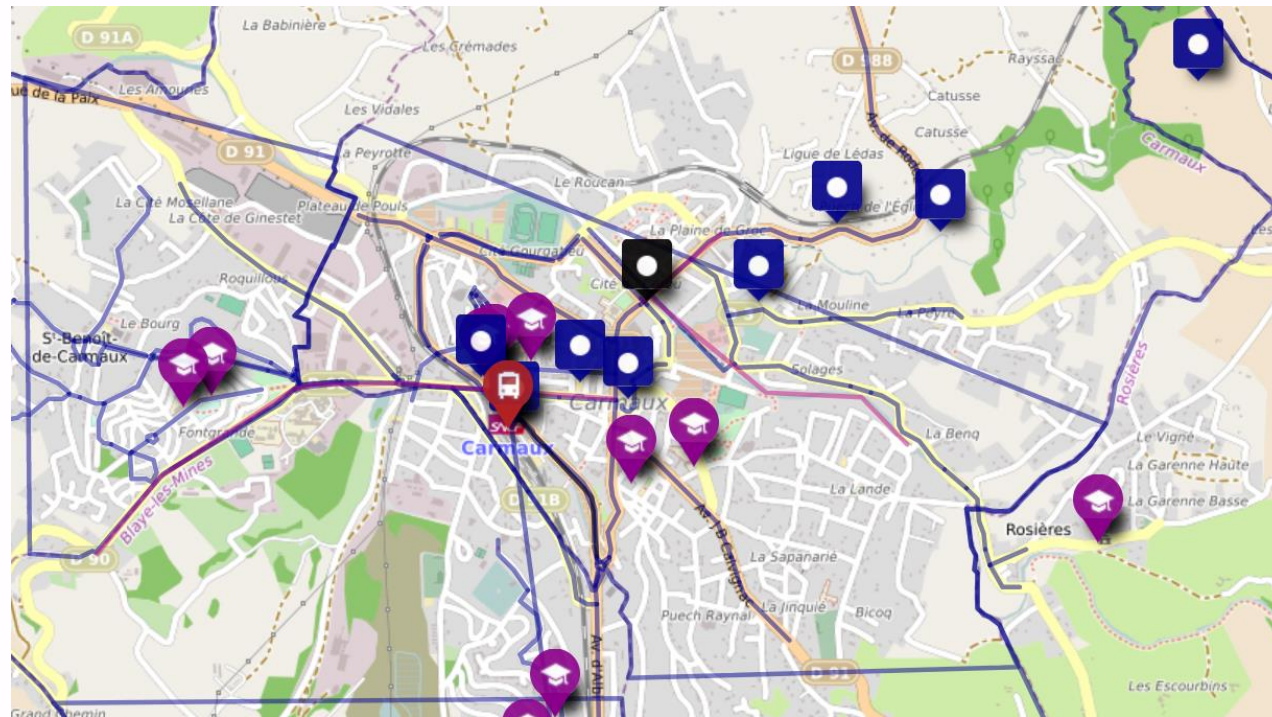


## RETOURS DE LA CARTOGRAPHIE PARTICIPATIVE

Dans le cadre de la concertation du schéma directeur vélo, une cartographie participative a été présentée au cours des ateliers en ligne. Celle-ci a ensuite pu être complétée et partagée par la population de la 3CS.

### En synthèse :

- Près d'une cinquantaine de contribution dont une majorité sur la commune de Carmaux
- Plusieurs itinéraires identifiés comme des souhaits/besoins, recoupant le diagnostic du schéma directeur vélo (berges du Cérou, avenue Jean Jaurès à Carmaux, etc.)





## 2.5 RÉSEAU ET SERVICES EXISTANTS :

Quelle situation existante?






## LE TERRITOIRE ET SES AMÉNAGEMENTS EXISTANTS

- La Voie Verte « Le chemin des mineurs » d'Albi à Cap'Découverte dont la prolongation par le Département est prévue jusqu'à Saint-Benoît et Carmaux puis Monestiès et la vallée du Cérou à Cordes-sur-Ciel.
- Les aménagements existants et la voirie partagée sur la commune de Carmaux.

Soit actuellement 29,0 km d'aménagements cyclables

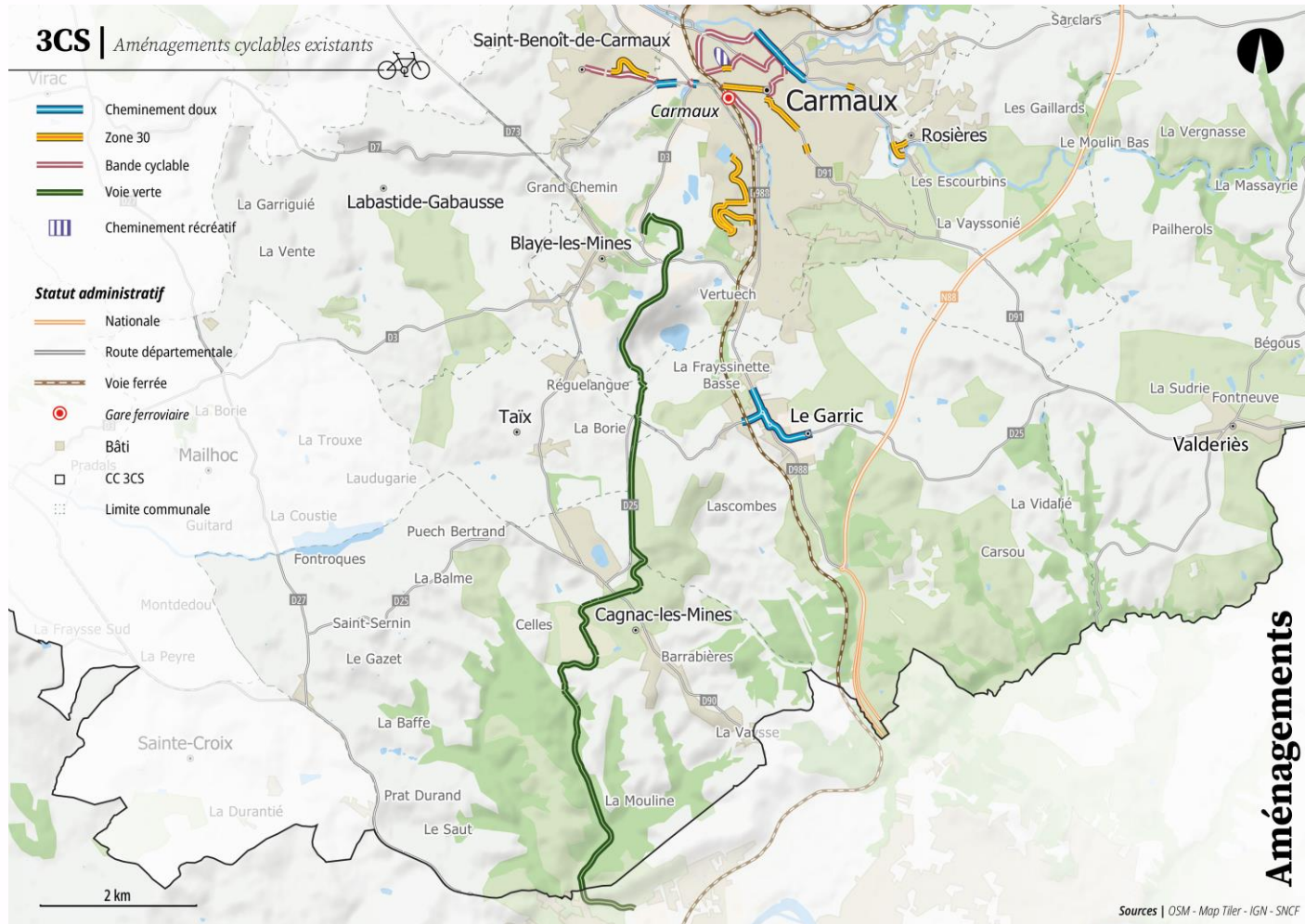
# AMENAGEMENTS EXISTANTS

## 3CS | Aménagements cyclables existants

-  Cheminement doux
-  Zone 30
-  Bande cyclable
-  Voie verte
-  Cheminement récréatif

### Statut administratif

-  Nationale
-  Route départementale
-  Voie ferrée
-  Gare ferroviaire
-  Bâti
-  CC 3CS
-  Limite communale



Aménagements

Sources | OSM - Map Tiler - IGN - SNCF



# STATIONNEMENT VÉLOS

A l'échelle du territoire de la 3CS, l'offre de stationnement pour les vélos est largement sous dimensionnée.

Cette offre est essentielle pour le développement de la pratique cycliste au quotidien. Les stationnements permettent selon le cas de figure : d'envisager un report modal en laissant de manière sécurisée un vélo à un emplacement donné, de profiter d'un temps d'arrêt pour faire des courses.

Des sites d'implantation peuvent déjà être identifiés comme structurants à l'échelle de la Communauté de communes :

- La gare de Carmaux, en y implantant du stationnement longue durée.
- Les écoles, collèges et lycées du territoire.
- Les sites de loisir et touristiques, les équipements et points de vue touristiques.
- Les différents commerces et zones commerciales avec du stationnement temporaire, de courte durée, de type arceaux.



# SYNTHÈSE DU DIAGNOSTIC : OBJECTIFS ET STRATÉGIE

## OBJECTIFS IDENTIFIÉS



### Aménagements :

- Prolonger la voie verte de Carmaux à Cordes-sur-Ciel
- Développer un maillage cyclable dans Carmaux et sur les axes structurants (par exemple : depuis la gare vers le Lycée)
- Développer un cheminement entre Carmaux et Le Garric (Route d'Albi RN 2088)
- Apaiser les centres-bourgs
- Renforcer l'offre des aménagements à vocation loisir et touristique (Lac du Roucarié, berges du Cérou,...)

### Jalonnement et stationnement :

- Développer un jalonnement cyclable sur Carmaux
- Mettre en place un plan de jalonnement touristique
- Renforcer l'offre de stationnement et doter les ERP en arceaux

### Système vélo :

- Ressourcerie vélo sur Carmaux en lien avec le Café associatif « Café Dynamo »
- Faisabilité d'un réparateur itinérant dans la partie nord du territoire

## STRATÉGIE PROPOSÉE

### Axe 1 :

Renforcer l'offre existante et mailler le réseau cyclable

### Axe 2 :

Renforcer l'offre de service sur l'intégralité du territoire

### Axe 3 :

Assurer la continuité vers les pôles majeurs de proximité



# 03

## ÉLABORATION DE LA STRATÉGIE

# ORIENTATIONS ET STRATÉGIE DU SCHÉMA DIRECTEUR VÉLO



## Principes de l'élaboration de la stratégie :

Le réseau modes doux projeté à l'issue du diagnostic, des grandes orientations fixées et des rencontres avec les communes propose des itinéraires souhaitables et souhaités en raison du fonctionnement du territoire, indépendamment de la complexité de réalisation.





## Le réseau proposé est hiérarchisé comme suit :

- Réseau structurant : Permet de se déplacer relativement rapidement sur des distances relativement longues, ces aménagements ont donc vocation à être sécurisés et continus, autant que possible en site propre.
- Réseau secondaire : Crée le lien entre réseau structurant et réseau de desserte locale, le réseau secondaire vient compléter le réseau structurant pour assurer un maillage global du territoire.
- Réseau tertiaire : Assure la desserte locale, il permet de desservir les zones d'habitations et les équipements d'intérêt communal. Ses aménagements seront essentiellement en partage de voirie (zones 30, ...).



# ENJEUX DE L'AMÉNAGEMENT DU RÉSEAU

## 3CS | Hiérarchisation du réseau

-  Réseau structurant
-  Réseau secondaire
-  Réseau tertiaire
-  Couronne
-  Aménagements existants

### Statut administratif

-  Nationale
-  Route départementale
-  Voie ferrée
-  Gare ferroviaire
-  Bâti
-  CC 3CS
-  Limite communale

2 km



Hiérarchie

Sources | OSM - Map Tiler - IGN - SNCF



Carmausin  
Ségala



# 04

## MISE EN ŒUVRE DU SCHÉMA DIRECTEUR VÉLO



## MISE EN ŒUVRE : EVALUATION DES COÛTS DE LA POLITIQUE CYCLABLE



L'un des points structurant du développement de la politique cyclable est l'aménagement d'infrastructures continues, sécurisées et adaptées à la pratique des modes doux. Pour la Communauté de Communes, cet investissement initial s'évalue à environ 6,6 M€ (hors montants subventionnables).

À cet investissement doit être ajouté le coût de la maîtrise foncière, difficile à évaluer, ainsi que celui de la création des stationnements vélo dont le coût est défini dans le plan de stationnement.

Les investissements nécessaires à la réalisation du Schéma Directeur Vélo, à terme, s'élèvent ainsi globalement à 7,2 M€ pour les différents gestionnaires.

**Le déploiement des aménagements est proposé sur des tranches de cinq ans, en suivant trois axes :**

**Axe 1 :** Apaiser les centres des principales communes et assurer la continuité des grands axes modes doux et des grands itinéraires.

**Axe 2 :** Finaliser la continuité des axes structurants tout en offrant un rabattement sur ceux-ci et favoriser l'apaisement des pôles secondaires.

**Axe 3 :** Compléter le maillage du territoire en créant des connexions vers l'ensemble des communes.

# SCHÉMA DIRECTEUR VÉLO 0 À 5 ANS

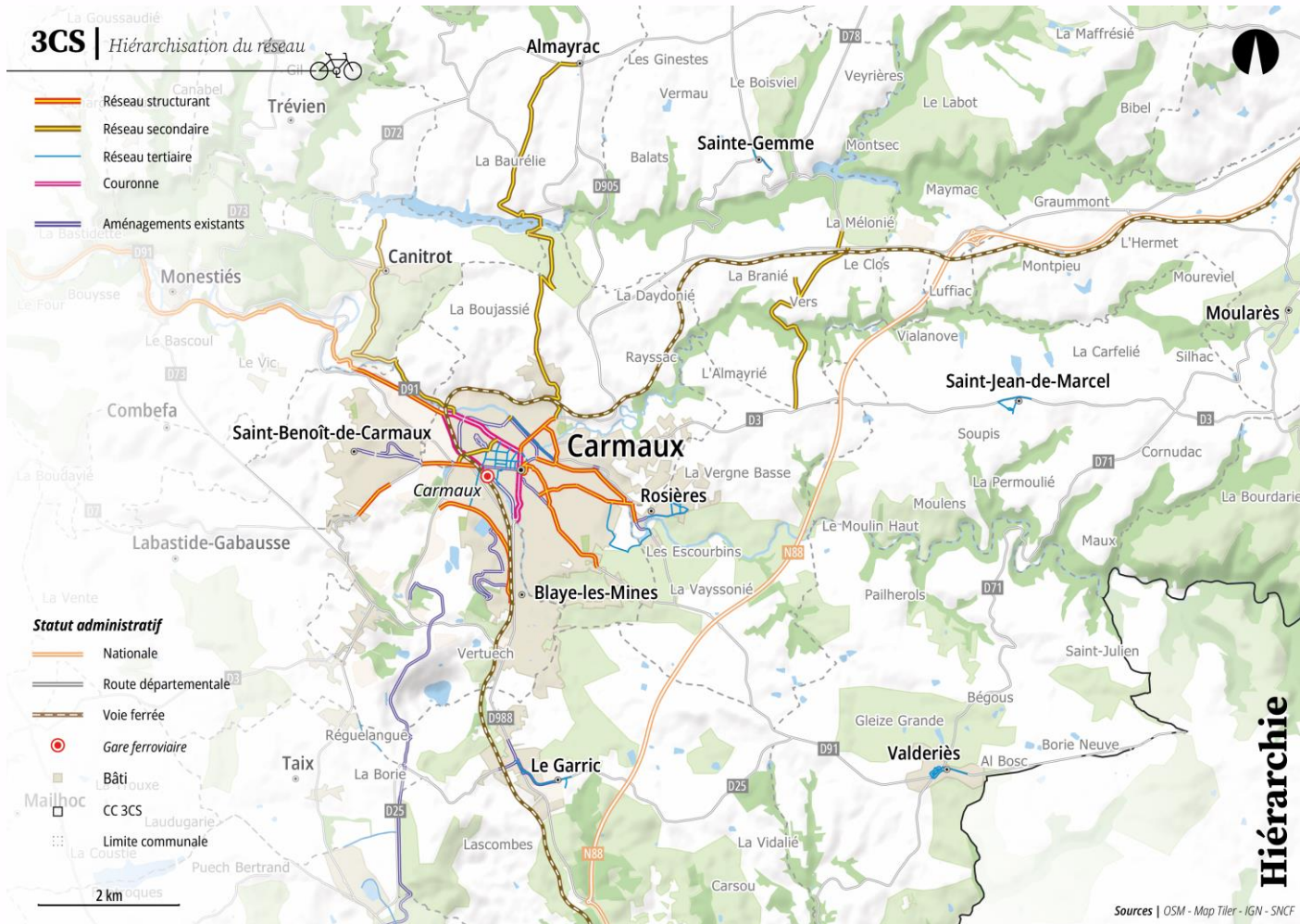
## 3CS | Hiérarchisation du réseau

-  Réseau structurant
-  Réseau secondaire
-  Réseau tertiaire
-  Couronne
-  Aménagements existants

### Statut administratif

-  Nationale
-  Route départementale
-  Voie ferrée
-  Gare ferroviaire
-  Bâti
-  CC 3CS
-  Limite communale

2 km



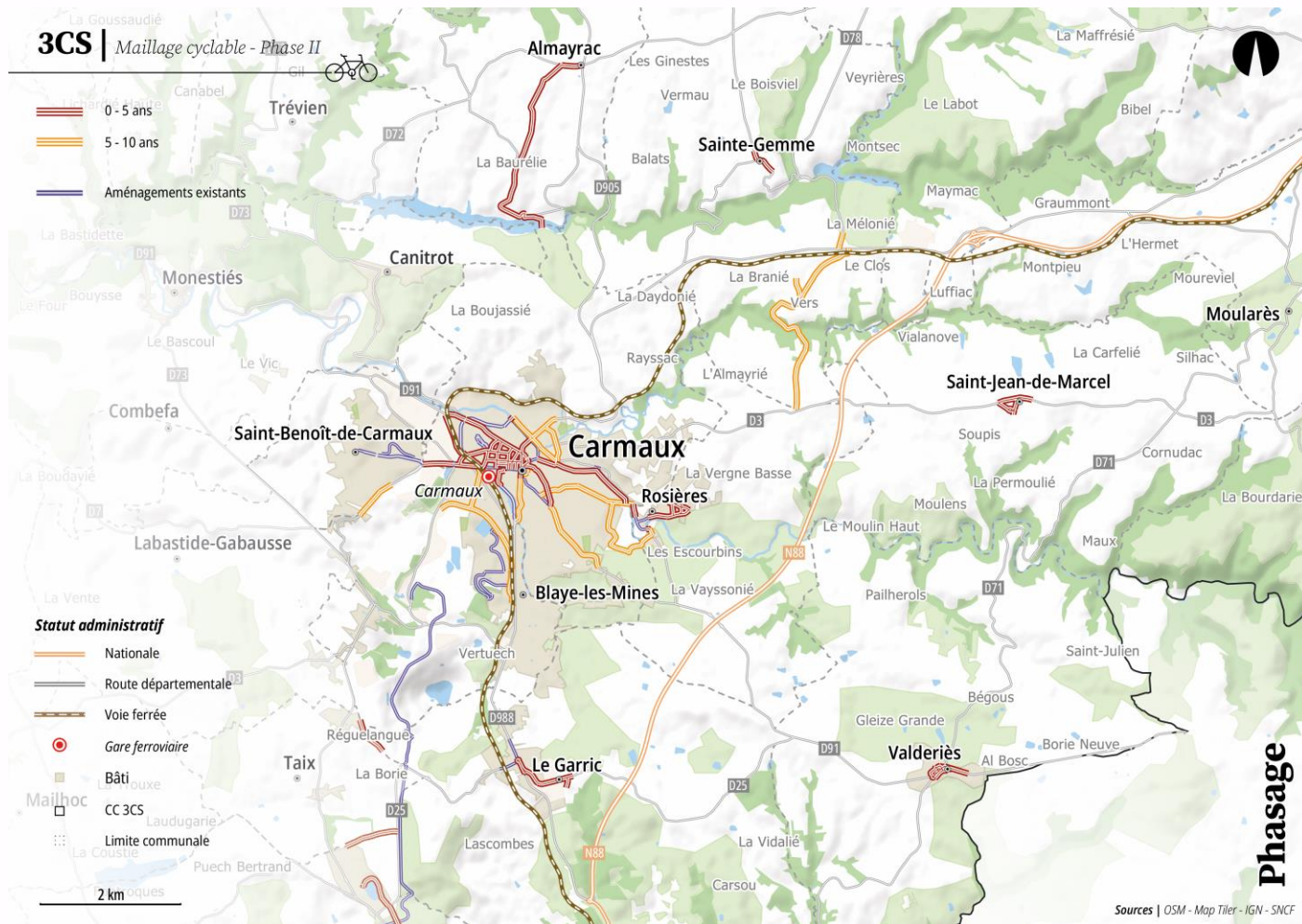
**Hiérarchie**

Sources | OSM - Map Tiler - IGN - SNCF

Phase 0 à 5 ans  
+ 31,6 km






# SCHÉMA DIRECTEUR VÉLO 5 À 10 ANS



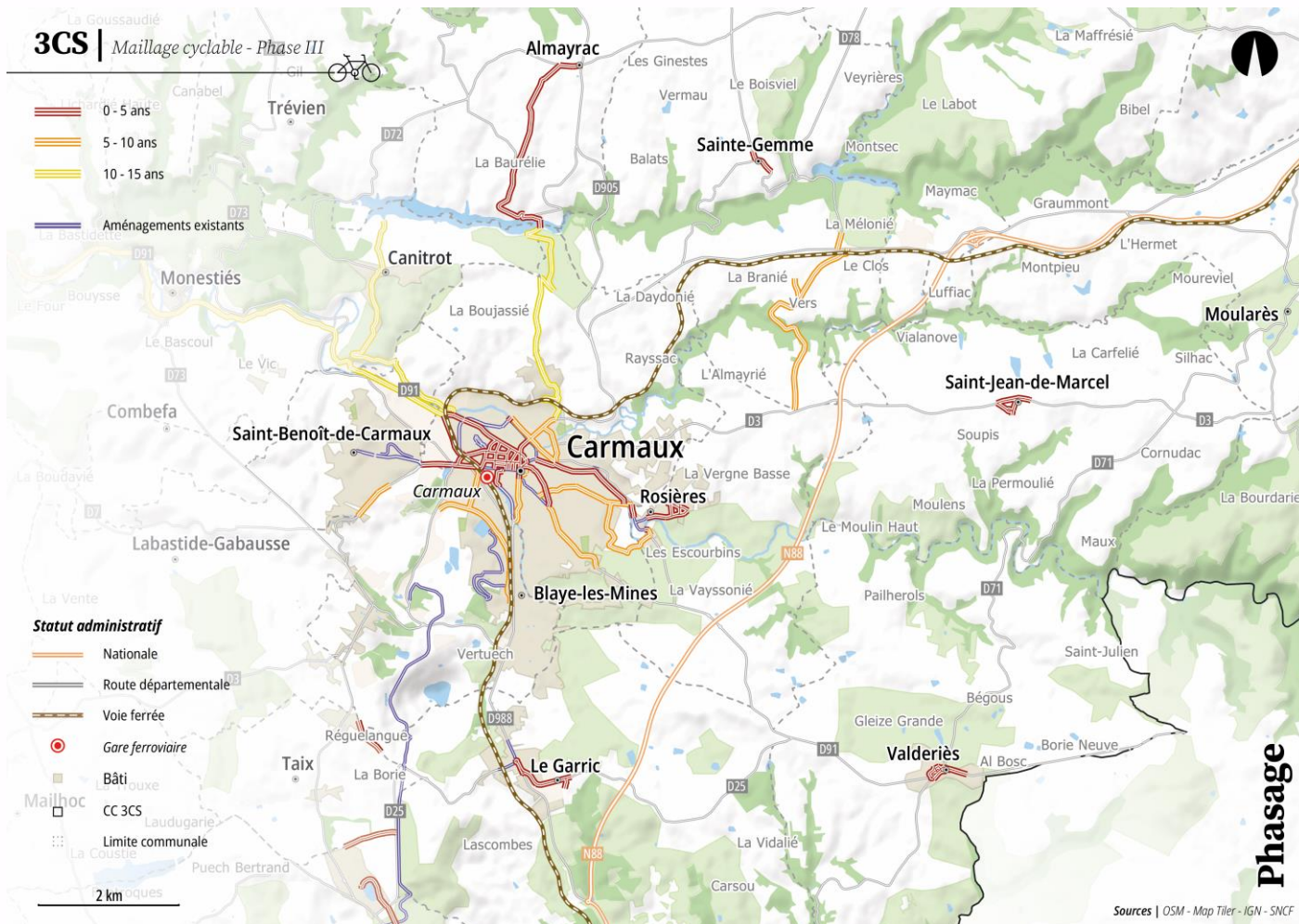
Phase 5 à 10 ans  
+ 14,7 km

# SCHEMA DIRECTEUR VÉLO 10 À 15 ANS

## 3CS | Maillage cyclable - Phase III

-  0 - 5 ans
-  5 - 10 ans
-  10 - 15 ans
-  Aménagements existants

- Statut administratif**
-  Nationale
  -  Route départementale
  -  Voie ferrée
  -  Gare ferroviaire
  -  Bâti
  -  CC 3CS
  -  Limite communale
-  2 km

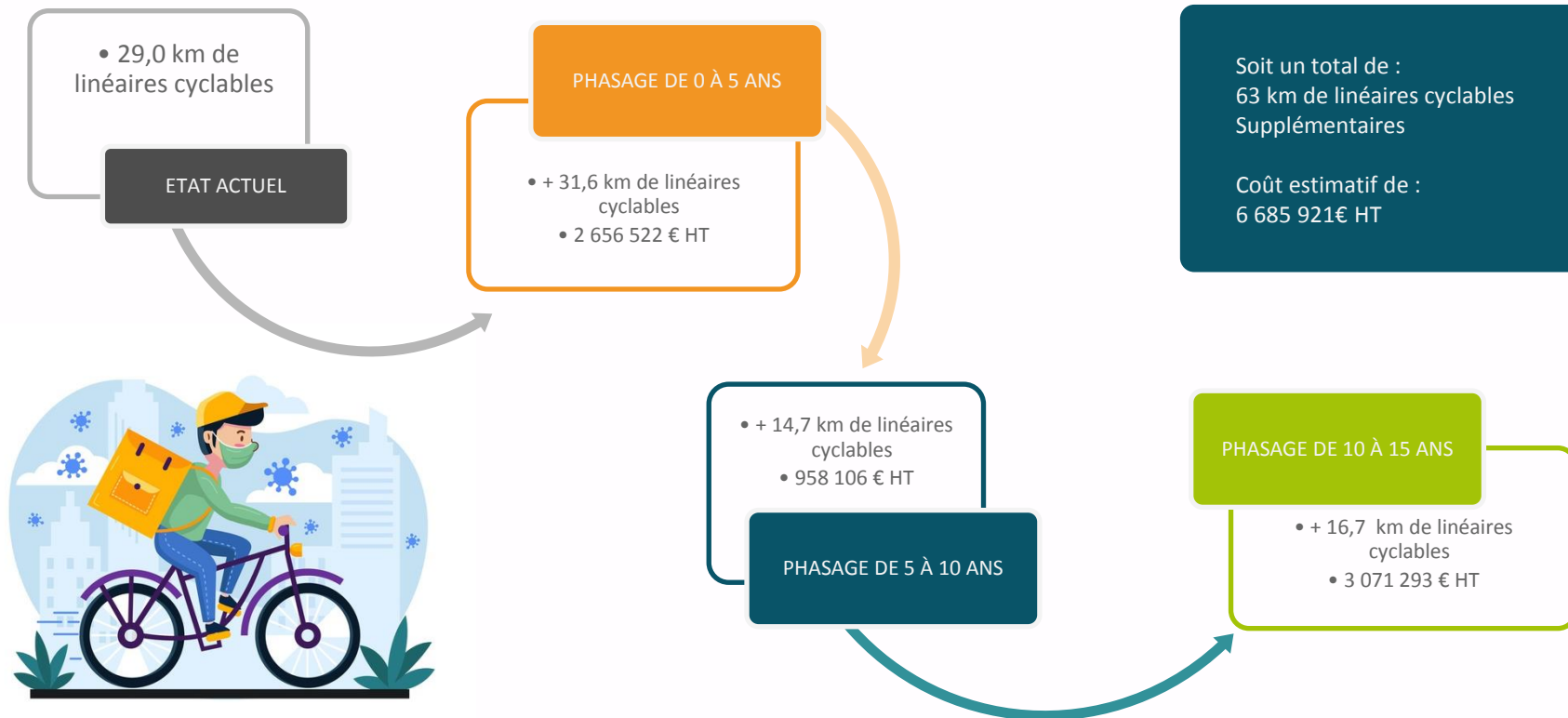


Phase 10 à 15 ans  
+ 16,7 km

Total : + 63 km

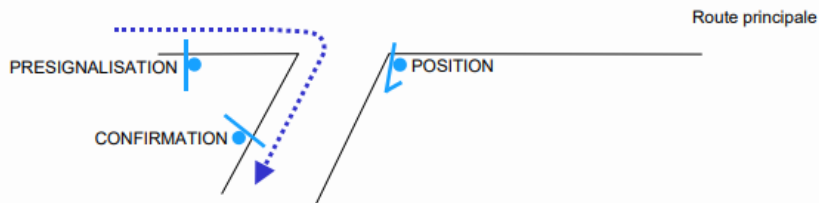


# MISE EN ŒUVRE : EVALUATION DES COÛTS - AMÉNAGEMENTS



# MISE EN ŒUVRE : JALONNEMENT - PRINCIPES

Trois types d'implantations peuvent être réalisés :



A l'échelle nationale, les recommandations d'implantation de signalétique sur un réseau cyclable structurant sont de mettre en places 3 types de panneaux au niveau d'une intersection :

- Un panneau de pré-signalisation : permet d'indiquer en amont une intersection et les possibilités de direction
- Un panneau de position situé au niveau de l'intersection et indiquant l'itinéraire à emprunter
- Un panneau de confirmation : permet de confirmer au cycliste qu'il se trouve bien sur l'itinéraire

## COÛT GLOBAL JALONNEMENT

422 panneaux : 168 800 € HT



# PLAN DE JALONNEMENT

Nom des communes	Coût du jalonnement	Nombre de panneaux
Almayrac	6 000 €	15
Blaye-les-Mines	6 800 €	17
Cagnac-les-Mines	17 200 €	43
Carmaux	71 200 €	178
Le Garric	4 400 €	11
Le Ségur	4 800 €	12
Mirandol-Bourgnounac	9 600 €	24
Monestiés	12 000 €	30
Pampelonne	5 600 €	14
Rosières	7 200 €	18
Saint-Benoît-de-Carmaux	2 800 €	7
Sainte-Gemme	10 000 €	25
Saint-Jean-de-Marcel	2 000 €	5
Taix	2 000 €	5
Valderiès	7 200 €	18
<b>Total général</b>	<b>168 800 €</b>	<b>422</b>

Total : + 422 implantations

## MISE EN ŒUVRE : OFFRE DE SERVICES

### COÛT GLOBAL JALONNEMENT

Au regard du diagnostic du stationnement vélo existant, il apparaît nécessaire de développer l'offre afin de permettre à la population de bénéficier d'une offre à proximité des principales destinations mais également de stationner en sécurité.

Les objectifs à atteindre sont les suivants :

- Développer l'offre de stationnement sur l'espace public (centre bourgs, des établissements scolaires, ...)
- Offrir du stationnement au niveau des pôles générateurs, des gares, ...

Le besoin global de places de stationnement a été estimé à 599 places supplémentaires.

La part d'utilisation du vélo dans les déplacements est aujourd'hui encore faible, de l'ordre de 1% sur le territoire. Pour développer le vélo, le développement du réseau cyclable et de ses équipements doit s'accompagner du développement de l'offre et des services à destination des cyclistes associés.

Ainsi les services envisagés sont les suivants :

- Renforcer l'offre de stationnement sur les pôles générateurs de flux
- Développer un réseau de compteurs modes actifs
- Mettre en place une aide à l'achat VAE et vélos utilitaires
- Mettre en place un service de location VLD
- Créer des aires de services sur le réseau cyclable
- Etudier la faisabilité d'un atelier participatif de réparation

Les enjeux autour de ces services sont développés dans un plan d'actions annexées à ce document.

# STATIONNEMENT : DÉTAIL ET COÛTS

Les points de stationnement proposés sont implantés à proximité des pôles générateurs de déplacement tels que :

- Établissements scolaires
- Gare
- Commerces de proximité
- Équipements sportifs
- Équipements culturels
- Équipements administratifs
- Établissements de santé

## COÛT DES STATIONNEMENTS VÉLO

- Arceau :  $220\text{€} < x < 400\text{€}$
- Abri vélo :  $\approx 1\,500\text{€}/\text{place}$

COÛT GLOBAL : 381 100 €





## COÛT DU STATIONNEMENT

Nom de communes	Coût du stationnement	Nombre de places
Almayrac	1 200 €	6
Blaye-les-Mines	55 700 €	51
Cagnac-les-Mines	20 600 €	38
Carmaux	211 800 €	292
Le Garric	17 400 €	22
Le Ségur	1 600 €	8
Mirandol-Bourgnounac	2 800 €	14
Monestiés	24 000 €	68
Pampelonne	2 800 €	14
Rosières	18 200 €	26
Saint-Benoît-de-Carmaux	17 400 €	22
Sainte-Gemme	2 000 €	10
Saint-Jean-de-Marcel	1 600 €	8
Valderiès	2 400 €	12
Villeneuve-sur-Vère	1 600 €	8
<b>Total général</b>	<b>381 100 €</b>	<b>599</b>

# FICHE AMENAGEMENTS EXEMPLES

## INFORMATION GENERALES

**Longueur :** 3 725 ml

**Phasage :** 10 - 15

**Aménagement principal :**  
jalonnement et marquage au sol

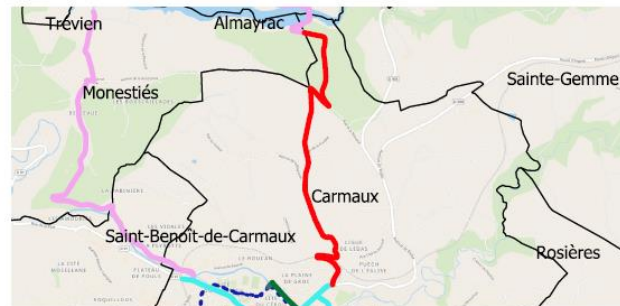
**Commune :** Carmaux

**Hiéarchisation :** réseau secondaire

**Gouvernance :** Communale

**Pôles générateurs à proximité :**

École Primaire Jb Calvignac, École Maternelle Jean-Baptiste Calvignac, Centre Aéré Puech De La Joie, Stade Malroux



**Itinéraire étudié**

**Aménagement cyclable existant**

--- bande cyclable

--- cheminement doux

--- cheminement récréatif

**Maillage cyclable**

— 2 bandes cyclables sans reprise de chaussée

— Jalonnement et marquage au sol

— Piste cyclable bidirectionnelle

— Voie verte en enrobé

— Zone 30

## ESTIMATION FINANCIERE DES AMÉNAGEMENTS

### Aménagement Principal : jalonnement et marquage au sol

Type	Prix unitaire	Linéaire	Fréquence	Coût estimé
Création	1 €	3725 ml	-	3 725 €
Panneaux nécessaires	300 €	0 u	-	0 €
Entretien annuel	0.72 €	3725 ml	1	2 683 €
Renouvellement annuel	9 €	3725 ml	0.1	3 352 €
<b>Investissement €HT</b>		<b>3 725 €</b>	<b>Fonctionnement €HT</b>	<b>6 035 €</b>

## STATIONNEMENT & JALONNEMENT DIRECTIONNEL

**Stationnement supplémentaires :**

Arceaux : 0

Abris vélos : 0

**Jalonnements :**

Mât directionnel : 17

**Coût du stationnement**

Arceaux : 0 €

Abris vélos : 0 €

**Coût du jalonnement**

6800 €

## SUIVI DU SCHÉMA

Indicateurs	Etat actuel	Estimation après la réalisation du projet	Resultat année n+1	Résultat année n+2
Linéaire d'aménagement	/	3 725 ml	-	-
Suivi de l'accidentologie lié aux cyclistes	0	-	-	-
Fréquentation des places de stationnement sur l'itinéraire	-	-	-	-
Jalonnement	0	17	-	-
Evaluation de la pratique (comptage)	-	-	-	-
Autres indicateurs				



**05**  
**ANNEXES**



# PLAN D' ACTIONS



# PLAN D' ACTIONS – HIÉRARCHISATION

## AXE 1 : RENFORCER ET VALORISER LE RÉSEAU CYCLABLE

Actions	Maîtrise d'ouvrage	Coût € HT
<p><b>Développer et mailler le réseau d'aménagements cyclables + signalétique afférente</b></p> <p>Mailler l'ensemble du territoire afin de :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Augmenter la part modale du vélo dans les déplacements du quotidien</li> <li>Augmenter la fréquentation cyclotouristique</li> </ul>	3CS – Communes – Département	Voir le maillage cyclable adopté Voir le plan de signalétique et jalonnement
<p><b>Renforcer l'offre de stationnement sur les pôles générateurs de flux</b></p> <p>Identifier les lieux propices afin de mettre en place du stationnement vélo tels que les gares, les zones d'activités, ... permettra de :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Augmenter la part modale du vélo dans les déplacements du quotidien</li> <li>Augmenter le rapport stationnement vélo/habitant</li> <li>Favoriser la hausse de la fréquentation cyclo-touristique</li> </ul>	3CS – communes (écoles et domaine public)	Variable selon le plan de stationnement Arceau : entre 180€ et 300 € Consigne individuelle : 1 000€ à 2 000 € Consigne collective : 1 750 € à 2 000€ par place
<p><b>Développer un réseau de compteurs modes actifs</b></p> <p>La mise en place de compteurs modes actifs permettra de :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Avoir un suivi du schéma complet et référencé, une intégration au réseau de comptage nationale, un outil d'aide à la décision</li> <li>Augmenter la part modale du vélo</li> <li>Augmenter la fréquentation cyclo-touristique</li> </ul>	Selon le maître d'ouvrage de l'aménagement	Selon le type et le nombre de compteurs Voir détail sur la fiche



# PLAN D' ACTIONS – HIÉRARCHISATION

## AXE 2 : DÉVELOPPER DES SERVICES VÉLO ADAPTÉS ET COMPLÉMENTAIRES

Actions	Maîtrise d'ouvrage	Coût € HT
<p>Mettre en place <b>une aide à l'achat VAE et vélos utilitaires</b></p> <p>Mailler l'ensemble du territoire afin de :</p> <ul style="list-style-type: none"><li>Augmenter la part modale du vélo dans les déplacements du quotidien</li><li>Augmenter la fréquentation cyclotouristique</li></ul>	3CS	Selon le dimensionnement validé par les élus
<p>Mettre en place <b>un service de location VLD</b></p> <p>Porter l'offre VAE à proximité directe des usagers en localisant des sites de locations pertinents (gares, sites touristiques, ...)</p>	AOM Régionale – 3CS	Variable selon le dimensionnement Coût de l'ordre de 800 €/VAE/an (200 € à 300 €/an pour un vélo classique)
<p><b>Créer des aires de services</b> sur le réseau cyclable</p> <ul style="list-style-type: none"><li>Mettre en place des aires de repos le long des itinéraires majeurs du territoire afin d'apporter le confort aux cyclistes : atelier d'auto-réparation et d'entretien, point de recharge VAE, point d'eau potable, ...</li><li><b>Créer des stations vélos</b> : réparations, gonflage, tables, cartes du réseau, ..., sur le réseau cyclable à destination des usagers du quotidien</li></ul>	Selon le maître d'ouvrage de l'aménagement	6 K € et 20 k € par aire de service en fonction des services mis en place
<p>Etudier la faisabilité d'un <b>atelier participatif de réparation</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>Offrir un service de réparation de type « Ressourcerie » sur le territoire, permettant de mutualiser les compétences, les outils et les services pour favoriser le partage d'une culture vélo sur l'ensemble des aspects de celle-ci (vélo utilitaire, tourisme, sportif, VTT, ...).</li><li>Potentiellement coupler à une réflexion sur la faisabilité d'un service de réparation ambulancier.</li></ul>	3CS	Selon le dimensionnement de l'atelier - subvention moyenne de 3500 € par an

# PLAN D' ACTIONS – HIÉRARCHISATION

## AXE 3 : ANIMER ET ACCOMPAGNER LA PRATIQUE DU VÉLO

Actions	Maîtrise d'ouvrage	Coût € HT
<b>Sensibiliser aux mobilités douces dans les écoles (SRAV)</b> Accompagner les communes dans le déploiement du SRAV dans leurs écoles : Montrer les différentes possibilités de se déplacer en dehors de la voiture, expliquer les enjeux environnementaux, l'impact sur la santé, etc. au travers d'expositions ou d'animations ludiques adaptées au public écolier.	3CS – communes – Département – FUB (« Génération Vélo »)	6 500 € à 14 000 € selon l'organisation
<b>Communiquer pour inciter à la pratique</b> Mettre en place une campagne de communication composée de plusieurs temps forts pour communiquer sur la réalisation d'aménagements et le maillage du territoire auprès du grand public. Développer plusieurs campagnes d'affichage pendant l'année avec différentes thématiques (Culture vélo, avantages d'utiliser le vélo pour faire ses achats, aller au travail, déposer les enfants à l'école...) Faire de l'affichage ainsi que des publications sur le site web et les réseaux sociaux.	3CS – Communes (écoles et domaine public) – FUB via « OEPV » (communication vers les entreprises)	Voir le plan de communication validé
<b>Actions d'événementiel autour des mobilités actives</b> Inciter à l'utilisation du vélo via la mise en place de différentes actions : <ul style="list-style-type: none"><li>• Vélo Challenge</li><li>• Défi mobilité</li><li>• Atelier vélo</li><li>• Balade à vélo</li></ul>	3CS - Communes	7 000 € à 200 000 € selon l'organisation.  Voir le plan de communication
<b>Développer une vélo-école</b> Structure s'adressant majoritairement à un public adulte, mais pouvant également prendre en charge le déploiement du SRAV. Ces vélo écoles dépendent généralement de la FFCT (Fédération Française de Cyclotourisme) ou des MCF (Moniteurs Cyclistes de France) et ont vocation à l'apprentissage	3CS	

# AXE 1 : RENFORCER ET VALORISER LE RÉSEAU CYCLABLE

## ACTION : RENFORCER L'OFFRE DE STATIONNEMENT

### Constat :

- Une offre de stationnement insuffisante au regard du ratio places/habitants.

### Objectif :

- Identifier les lieux clés dépourvus ou insuffisamment pourvus en stationnement
- Démocratiser l'usager des arceaux comme stationnement de base pour les cyclistes

### Résultats attendus :

- Une hausse de la part modale du vélo dans les déplacements quotidiens
- Une hausse du rapport stationnement vélo / habitant
- Une hausse de la fréquentation cyclo-touristique du territoire

### ACTIONS :

- Identifier les lieux propices et mettre en place des box pour vélos ou des consignes dans les lieux clés pour la mobilité (gare, zones d'activités, ...) pour les stationnements
- Entre 180 € et 300 € par arceau vélo, pour un coût de 120 € en moyenne par emplacement vélo.
- Entre 1 750€ et 2 000€ par place dans une consigne collective (stationnement sécurisé de vélos accessibles par badge ou code). Environ 60 000 € pour 50 places.
- Entre 1 000 € et 2 000€ par emplacement vélo en consigne individuelle (coût variable : modèle, capacité de l'abri, pose en régie ou non).

CT

Porteur :  
3CS / Communes  
Partenaire :  
ADEME  
Région Occitanie (Gare de  
Carmaux)  
Financier :  
3CS



Coût : Voir le plan de stationnement



Priorité : 5/5



Suivi & Evaluation :

- Places / habitants
- Fréquentation des stationnement sécurisés

# AXE 1 : RENFORCER ET VALORISER LE RÉSEAU CYCLABLE

ACTION : DOTER LES ECOLES NON-EQUIPEES D'ABRI-VELOS

## Constat :

- Une offre de stationnement insuffisante au regard des flux domicile-études.

## Objectif :

- Augmenter la part modale du vélo dans les déplacements domicile-études
- Permettre une pratique du vélo aisée et sécurisée auprès du jeune public

## Résultats attendus :

- Une hausse de la part modale du vélo dans les déplacements des jeunes.
- Une réduction de la fréquentation voiture aux abords des établissements scolaires.
- Une sensibilisation d'un public jeune aux déplacements modes actifs favorisant l'aide au changement.

## ACTIONS :

- Ces abris sont construits au sein des enceintes scolaires sécurisées. Leur mise en place peut nécessiter la réalisation d'une dalle béton, la mise en place de la toiture et de trois parois ainsi que la pose des arceaux. La réalisation de la dalle béton et le nombre de places font grandement varier le coût de mise en place d'une telle structure.
- Les abris-vélos peuvent également abriter les trottinettes et autres équipements modes actifs (modes actifs).
- Leur mise en place et l'équipement des écoles/collèges/lycées ont vocation à accompagner le développement d'une politique de sensibilisation et de communication à destination du public scolaire. Cela vient se coupler avec les objectifs du Savoir Rouler à Vélo (CM1 et CM2), et la volonté de favoriser les modes actifs dans les déplacements domicile-études.

CT

Porteur :  
3CS / Communes

Partenaire :  
Département (Collèges), Région  
(Lycée)

Financier :  
3CS



Coût : Voir le plan de stationnement



Priorité : 4/5



Suivi & Evaluation :

- Fréquentation du stationnement
- Part modale des élèves se déplaçant à vélo

## AXE 2 : DÉVELOPPER DES SERVICES VÉLO ADAPTÉS ET COMPLÉMENTAIRES

ACTION : METTRE EN PLACE UNE AIDE A L'ACQUISITION DE VAE ET VÉLOS UTILITAIRES

### Constat :

- Difficulté d'accès au vélo sur le territoire et de la sensibilisation de la population

### Objectif :

- Offrir un accès au VAE / vélos spécifiques à l'ensemble de la population et mener une politique à visée incitative

### Résultats attendus :

- Une hausse de la part modale du vélo dans les déplacements quotidiens
- Une vision du vélo comme solution de mobilité quotidienne viable par la population (sensibilisation par stratégie de ruissellement)
- Une hausse de la fréquentation cyclotouristique du territoire

### ACTIONS :

- Fixer le montant de l'aide à l'acquisition : Ces aides s'expriment en % du prix d'achat éventuellement plafonné ou en forfait. 150 € à 200 € en moyenne dans les communautés de communes.
- Cette aide vient compléter les aides régionales et nationales. Son organisation dépend de la volonté ou non de la 3CS de la conditionner à un niveau de ressources.
  - Ville de Bourges (60 000 habitants) : prime VAE, 300 €, 25% du prix d'achat, barème selon le quotient familial. Prime ouverte vélos-cargos. Coût annuel : 11 500 €
  - Ville de Ronchin (19 000 habitants) : 25% du prix d'achat, plafond variable selon le type de vélo : vélo classique ou pliant : 150 €, VAE ou vélo-cargo : 300 €. Inclus un antivol de minimum 30 € ou 15% du prix du vélo. Coût annuel : 20 000 €
  - CA Portes de l'Isère (108 000 habitants) : 25% prix d'achat plafonné à 250€. Coût annuel : 23 000 €

CT

Porteur :  
3CS

Partenaire :  
N/A

Financier :  
3CS



Coût Estimé : 10 K -20 K €  
/ an



Priorité : 4/5



Suivi & Evaluation :

• Dossiers déposés / an



## AXE 2 : DÉVELOPPER DES SERVICES VÉLO ADAPTÉS ET COMPLÉMENTAIRES

ACTION : METTRE EN PLACE UN SERVICE DE LOCATION LONGUE DUREE

### Constat :

- Territoire topographiquement contraint qui nécessite l'usage du VAE
- Attractivité touristique exploitable

### Objectif :

- Porter l'offre VAE à proximité directe des usagers en localisant des sites de locations pertinents (gare de Carmaux, ...)

### Résultats attendus :

- Une hausse de la part modale du vélo dans les déplacements quotidiens
- Une vision du vélo comme solution de mobilité quotidienne viable par la population (sensibilisation par stratégie de ruissellement)
- Une hausse de la fréquentation cyclotouristique du territoire

### ACTIONS :

- Différentes modalités de location peuvent être étudiées selon les usagers visés. Location saisonnière plutôt du courte durée pour un public de touristes. Location longue durée : inciter les habitants à passer à l'achat du VAE, surtout si cela est accompagné d'une politique d'aide à l'achat.
- Coût de l'ordre de 800 €/VAE/an (200 € à 300 €/an pour un vélo classique) – A mettre en lien avec les chiffres actuels
- Charges liées au personnel : Variable en fonction de la maintenance, du temps d'accueil du public, de la partie administrative et de gestion. Estimé entre 1,5 et 2 ETP pour des flottes inférieures à 250 vélos.
- Coûts annexes : Estimés entre 10 % et 15 % du coût global du service (aménagement des locaux, loyers, assurances des vélos et des locaux, achats de bureautique, entretien/maintenance du local, rapport d'activité, ...)

CT

Porteur :  
AOM : Région ou 3CS sur délégation de la Région.  
Partenaire :  
Opérateur privé  
Banque des territoires  
Région Occitanie  
Financier :  
3CS, AAP régionaux, Etat (TEP-CV)



Coût Estimé : Variable selon dimensionnement



Priorité : 5/5



Suivi & Evaluation :

- Contrats de location / an
- Km parcourus / an
- Rentabilité du service

## AXE 2 : DÉVELOPPER DES SERVICES VÉLO ADAPTÉS ET COMPLÉMENTAIRES

### SERVICE DE LOCATION DE VELO LONGUE DUREE (VLD) : DIMENSIONNEMENT



162 services recensés à l'échelle nationale en septembre 2021. Pour une collectivité entre 20 000 et 50 000 habitants :

- 7% des EPCI ont mis en place un service VLD.
- En moyenne 7 vélos classiques et 5 VAE par tranche de 10 000 habitants.
- En moyenne 25 vélos par parc.
- En moyenne 0,42 ETP pour 100 vélos en service.
- 91% des services proposent des VAE dans leur parc de location longue durée. 49% proposent des vélos classiques. 20% des services proposent également des vélos cargos et vélos pliants (voir des vélos cargos électriques). Sont toutefois négligés les vélos adaptés aux handicaps (tricycles, vélos couplés à fauteuil, tandems, ...).
- Par tranche de 10 000 habitants, la moyenne d'actes de location est de 26,5.
- L'âge moyen des utilisateurs est de 42 ans, et 90% des abonnés sont des actifs et 55% des CSP +. Les conditions tarifaires des services sont souvent avantageuses en combinaison avec le remboursement employeur.
- 68% des usagers possèdent un vélo personnel, mais seulement 6% d'entre eux possèdent un VAE.

## AXE 2 : DÉVELOPPER DES SERVICES VÉLO ADAPTÉS ET COMPLÉMENTAIRES

SERVICE DE LOCATION DE VELO LONGUE DUREE (VLD) : MODES DE GESTION ET ELEMENTS FINANCIERS – TRANCHE DE 20 000 À 50 000 HABITANTS



### Pour la majorité des petits services :

- Principalement gérés par le biais de régie publique.
- La gestion par les SPL tend également à se développer, comme par exemple l'agence écomobilité Chambéry (passée d'association à SPL) ou encore l'ouverture de services aux EPCI nouvellement adhérents de la SPL Vélodéa Grand Lac (CA Grand Lac – Aix-les-Bains).

### Pour une collectivité de moins de 20 000 habitants :

- Un coût moyen par vélo (tout type) de 585 € par an.
- Des recettes moyennes de 152 € par an et par vélo.
- Le reste à charge moyen par an et par vélo est d'environ 400 €. Environ 20 services à l'échelle nationale prévoient la revente des vélos du service en fin d'amortissement.

## AXE 2 : DÉVELOPPER DES SERVICES VÉLO ADAPTÉS ET COMPLÉMENTAIRES

ACTION : DEVELOPPEMENT D'UNE RESSOURCERIE ET ATELIER PARTICIPATIF

### Constat :

- Besoin d'un lien centralisateur pour le développement de l'offre vélo

### Objectif :

- Utiliser le café associatif à Carmaux comme lieu centralisateur des principales offres vélo, sur le modèle d'une « Maison du Vélo ».

### Résultats attendus :

- Une hausse de la part modale du vélo dans les déplacements quotidiens
- Une vision du vélo comme solution de mobilité quotidienne viable par la population (sensibilisation par stratégie de ruissellement)
- Une visibilité des actions en faveur des mobilités actives portées par la 3CS

### ACTIONS :

- Offrir un service de réparation de type « Ressourcerie » sur le territoire, permettant de mutualiser les compétences, les outils et les services pour favoriser le partage d'une culture vélo sur l'ensemble des aspects de celle-ci (vélo utilitaire, tourisme, sportif, VTT, ...).
- Accompagner un service à la population et créer l'offre sur le territoire pour développer la pratique au travers d'un effet de ruissellement : « le service existe, la pratique augmente ».
- Plus globalement, ce type de service vient s'inscrire dans une logique de ressourcerie (économie circulaire locale) plus globale, offrant aux usagers un lieu unique dans un modèle d'économie circulaire et plus globalement d'économie sociale et solidaire.

MT

Porteur :  
3CS

Partenaire :  
Association, Communes

Financier :  
3CS



Coût : Subvention  
moyenne de 3500 € /an



Priorité : 5/5



Suivi & Evaluation :

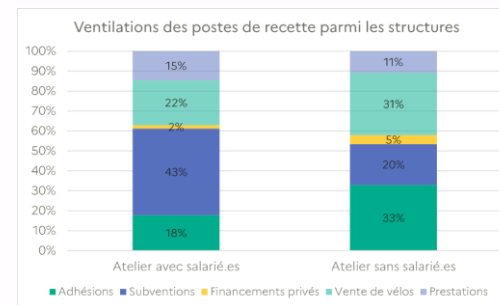
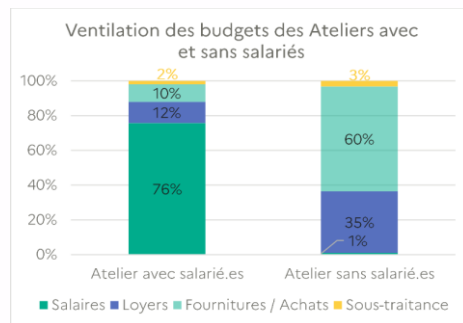
- Fréquentation de l'atelier/la ressourcerie
- Fréquentation des animations

## AXE 2 : DÉVELOPPER DES SERVICES VÉLO ADAPTÉS ET COMPLÉMENTAIRES

### ATELIER PARTICIPATIF DE REPARATION : DIMENSIONNEMENT ET GESTION

357 services recensés à l'échelle nationale en septembre 2021. Pour une collectivité de 20 000 à 50 000 habitants :

- 45 ateliers sont recensés sur des collectivités de 20 000 à 50 000 habitants, avec une moyenne de 1 atelier par EPCI. Au total 10% des EPCI de 20 000 à 50 000 habitants proposent ce type de service.
- En moyenne 4,3 adhérents pour 1000 habitants
- Deux gestions, avec ou sans salarié :



- En moyenne 3 433 € de subvention par an par l'EPCI et 21 € de subvention par an par habitant
- 70% des usagers des services des ateliers ont entre 26 et 45 ans, 25% plus de 46 ans.



## AXE 2 : DÉVELOPPER DES SERVICES VÉLO ADAPTÉS ET COMPLÉMENTAIRES

ACTION : ETUDIER LA FAISABILITE D'UN SERVICE DE REPARATION AMBULANT

CT

### Constat :

- Difficulté d'accès à des services d'entretien du vélo au sein des communes rurales du territoire.

### Objectif :

- Offrir un service de mécanicien professionnel, mobile, à destination de la population et des touristes sur les communes excentrées de la 3CS.

### Résultats attendus :

- Une hausse de la part modale du vélo dans les déplacements quotidiens, notamment dans les communes rurales.
- Une hausse de la fréquentation cyclotouristique du territoire
- Une fréquentation accrue de services au sein même du territoire.

### ACTIONS :

- La 3CS peut accompagner à la mise en place d'un service ambulant dédié à la réparation vélo, au lancement de l'activité économique, au conventionnement pour la récupération de vélos (conventions pour la déchetterie, mais également conventions avec les communes envisageables pour que la police municipale transmette les vélos abandonnés sur la voie publique).
- La 3CS peut également communiquer autour du service auprès de la population.
- Ce service peut notamment être couplé avec d'autres (atelier participatif et ressourcerie vélo, événementiel vélo, ...)

Porteur :  
AOM / 3CS (aide aux entreprises).

Partenaire :  
N/A

Financier :  
3CS



Coût Estimé : 10 – 20 K €  
/ an



Priorité : 3/5



Suivi & Evaluation :

- Fréquentation du service
- Activité annuelle

# AXE 3 : ANIMER ET ACCOMPAGNER LA PRATIQUE DU VÉLO

## ACTION : DEVELOPPER UNE VELO-ECOLE

MT

### Constat :

- Fort potentiel de formation / sensibilisation (avec le programme de sensibilisation et d'éducation à la Sécurité Routière dans les écoles)

### Objectifs :

- Renforcer les actions existantes par des séances d'apprentissage destinées aux enfants comme aux adultes

### Résultats attendus :

- Une meilleure cohabitation entre les usagers, un sentiment de sécurité pour les cyclistes
- Une hausse de la part modale du vélo dans les déplacements quotidiens
- Une visibilité des actions en faveur des mobilités actives portées par la 3CS

### ACTIONS :

- Structure s'adressant majoritairement à un public adulte, mais pouvant également prendre en charge le déploiement du SRAV (Savoir Rouler à Vélo).
- Ces vélo-écoles dépendent généralement de la FFCT (Fédération Française de Cyclotourisme) ou des MCF (Moniteurs Cyclistes de France) et ont vocation à l'apprentissage d'un public adulte et/ou jeune
- L'organisation des « cours » dépend de la structuration de l'école : du cours individuel au cours collectif (30 à 40 stagiaires), de 1 séance par stagiaire à 10 pour les adultes débutants.

Porteur :  
3CS / Associations

Partenaire :  
Associations

Financier :  
3CS, « Génération Vélo » (FUB)



Coût : 16 000€/an (budget moyen des vélo-écoles)

6,50€ Coût moyen d'une séance de vélo-école



Priorité : 2/5



Suivi & Evaluation :

- Fréquentation de la formation

# AXE 3 : ANIMER ET ACCOMPAGNER LA PRATIQUE DU VÉLO

## VELO ECOLE : DIMENSIONNEMENT ET GESTION

Près de 500 services de formation au vélo recensés à l'échelle nationale en septembre 2016, réparties de la manière suivante :

- 350 écoles de cyclotourisme
  - Une centaine de points Accueil Jeune
  - 8 vélos-écoles qui font partie de la FFCT
- 
- 62 vélo-écoles (ayant une formation impactant directement les déplacements « utilitaires » à vélo) sont recensées en 2015, ce qui représentait 15 000 à 20 000 stagiaires par an. Le nombre de stagiaires dépend d'ailleurs faiblement de la taille du territoire mais plutôt du contexte local (personnel/bénévoles disponibles).
  - En 2011, sur une vélo-école, les charges et produits se répartissent comme suit :
    - Charges : salaire brut (25%), charges sociales (15%), matériel, structure et communication (10%).
    - Produits : subvention (23%), financement des activités (17%), part stagiaires (10%).
  - Un coût de fonctionnement de 50 000 € permet en moyenne de former 250 stagiaires (sur une base de 10 séances par stagiaire).
  - L'auto financement peut dépasser les 50% grâce aux vélo-écoles animées auprès des divers publics, ainsi que la participation à des événements dédiés (grand public, entreprises, collectivités).
  - Le coût moyen par stagiaire est de l'ordre de 40 €.
  - Un élève en âge de se rendre à l'école à vélo représente un coût de 200 € et un reste à charge de 160 € pour la collectivité. En comparaison le transport scolaire revient à une dépense annuelle par élève comprise en 600 € et 1200 €.

# AXE 3 : ANIMER ET ACCOMPAGNER LA PRATIQUE DU VÉLO

## ACTION : INCITER ET SENSIBILISER AU LABEL ACCUEIL VELO

MT

### Constat :

- Un fort potentiel de développement de la fréquentation cyclotouristique.

### Objectif :

- Accompagner le développement du cyclotourisme en optimisant l'attractivité du territoire

### Résultats attendus :

- Une hausse de la fréquentation des établissements touristiques
- Une hausse de la fréquentation cyclotouristique

### ACTIONS :

- Action de sensibilisation, l'adhésion à la marque « Accueil Vélo » est portée par les opérateurs privés (hébergeurs, loueurs de vélos, sites de visite et loisirs, offices de tourisme et syndicats d'initiative) mettant en place les différentes démarches nécessaires pour obtenir la labellisation.
- Critères de labellisation : Situé à moins de 5 km d'un itinéraire vélo / équipements adaptés aux cyclistes : abri vélo sécurisé, kit de réparation / accueil chaleureux (informations pratiques, conseils, itinéraires, météo etc...) / services dédiés aux voyageurs à vélo : transfert de bagages, lessive et séchage, location et lavage vélo
- Cette action vient s'inscrire dans le Plan Vélo de la Région Occitanie, notamment sur le volet « Renforcer et développer les services liés au cyclotourisme »
- Coût pour un opérateur privé : 200 € pour une adhésion de 3 ans, plus coût de la mise en place des services nécessaires à la labellisation.

Porteur :  
3CS  
Partenaires :  
Région Occitanie, Tarn  
Tourisme, France Velo  
Tourisme, Acteurs privés

Financier :  
Etablissements labellisés



Coût Estimé : N/A



Priorité : 2/5



Suivi & Evaluation :

- Nombre de labellisation sur le territoire
- Fréquentation cyclotouristique



# PLAN DE COMMUNICATION



# PLAN DE COMMUNICATION

## OBJECTIFS DE COMMUNICATION :

- Définir des actions de **communication et de communication événementielle** qui permettent de sensibiliser, d'informer et d'accompagner les usagers pour augmenter la part modale des modes doux
- Communiquer les **actions de la Communauté de Communes** en faveur du vélo (nouveaux services, projets en cours, valorisation du réseau existant, etc...)
- Créer une **culture vélo et des modes doux** sur le territoire
- **Faire parler du vélo** et sensibiliser les habitants à basculer vers les mobilités durables



## ACTIONS DE COMMUNICATION ET DE SENSIBILISATION :

Des campagnes d'incitation auprès du grand public avec les cibles prioritaires : scolaires, étudiants, nouveaux habitants... Ces campagnes pourront se faire sous la thématique de la santé, de la sécurité et des avantages en temps de parcours.

**Une campagne de sensibilisation au respect de la part des non-cyclistes :** automobilistes, avec les autos écoles, campagnes d'affichage et de changement de comportements sont également envisagées.

**Une campagne sur la sécurité des cyclistes :** éclairage, port du casque...  
**Animations dans les écoles et les périscolaires,** pour apprendre aux jeunes à faire du vélo ou à être prudents sur la route (Savoir rouler à vélo).

## UNE COMMUNICATION CONTINUE :

La Communauté de communes de Carmausin Ségala permettra aux habitants une **communication continue** grâce aux différents canaux mis en place. Toute l'information afférente au Schéma Directeur cyclable et ses évolutions ainsi que les nouveaux itinéraires et services vélo seront disponibles à tout moment sur les différents canaux de communication.

La partie communication est primordiale pour augmenter la part modale du vélo. Le détail de l'ensemble des actions de communication à développer sont présentés dans **le plan de communication**.



Carmausin  
Ségala

[www.carmausin-segala.fr](http://www.carmausin-segala.fr)

Soutenu  
par

